

Til: Bærum kommune
Fra: Norconsult
Dato 2018-10-16

Kommunedelplan 3 for Fornebu - Tilleggsutredning trafikk

Konsekvenser av revidert planforslag for Snarøyveien nord

Statens vegvesen har i brev datert 25.05.2018 fremmet innsigelse til forslaget til kommunedelplan 3 for Fornebu. Innsigelsen gjelder reduksjon av veiareal og nedbygging av eksisterende del av Vestre lenke frem til søndre rundkjøring ved Telenor arena og Snarøyveien fra samme rundkjøring til E18.

Bakgrunnen for innsigelsen er delvis at Vestre lenke og Snarøyveien nord for kryss med Widerøeveien skal fungere som gjennomkjøringsrute dersom E18 må stenges mellom Stabekklokket og Lysaker. Statens vegvesen er også bekymret for at fotgjengerkryssinger i plan vil hindre fremkommeligheten for buss og bil.

Det påpekes at en kommunedelplan er en overordnet plan som ikke fastsetter detaljer som fotgjengerkryssinger, men i stedet fokuserer på overordnede strategier og prinsipper, og sikrer handlingsrom og tilrettelegger for at disse kan gjennomføres i senere planfaser. Helt overordnet er målet om bymessig utvikling aller viktigst i kommunedelplan 3.

Per oktober 2018 pågår det fortsatt en prosess mellom Statens vegvesen og Bærum kommune med å løse innsigelsen fra Statens vegvesen. Bærum kommune vil imøtekomme Statens vegvesens ønske om å opprettholde 2+3 kjørefelt i Snarøyveien nord for Widerøeveien, men vil holde fast på en overordnet ambisjon om bymessig utvikling på Fornebu. Bærum kommune har basert arbeidet på kommunedelplan 3 på et politisk vedtak om at Fornebu skal utvikles bymessig. En bymessig utvikling krever at forholdet mellom bebyggelse og vei må redefineres, og at det tilrettelegges for en sammenhengende og sammenbindende gate- og byromstruktur. Den bymessige utviklingen skal være i tråd med det nasjonale målet om nullvekst i biltransporten, og krever en endring av dagens reisevaner på Fornebu. Dette krever at det tilrettelegges for økt kapasitet og fremkommelighet for myke trafikanter i et bymessig nettverk av forbindelser. For å oppnå dette må Snarøyveien utvikles fra en vei til en bygate. I denne trafikktutredningen er det derfor lagt til grunn at en ideell bymessig situasjon krever at fotgjengerkryssing i plan som et minimum bør etableres ved Widerøeveien og nordre del av Snarøyveien ved alle bussholdeplasser, i tillegg til en plankryssing over Widerøeveien ved Telenor arena.

Figur 1, Figur 2 og Figur 3 viser prinsippskisser kjørefeltinndeling og krysningpunkter for gående og syklende på nordre del av Snarøyveien, Widerøeveien og Vestre lenke i følgende tre scenarier:

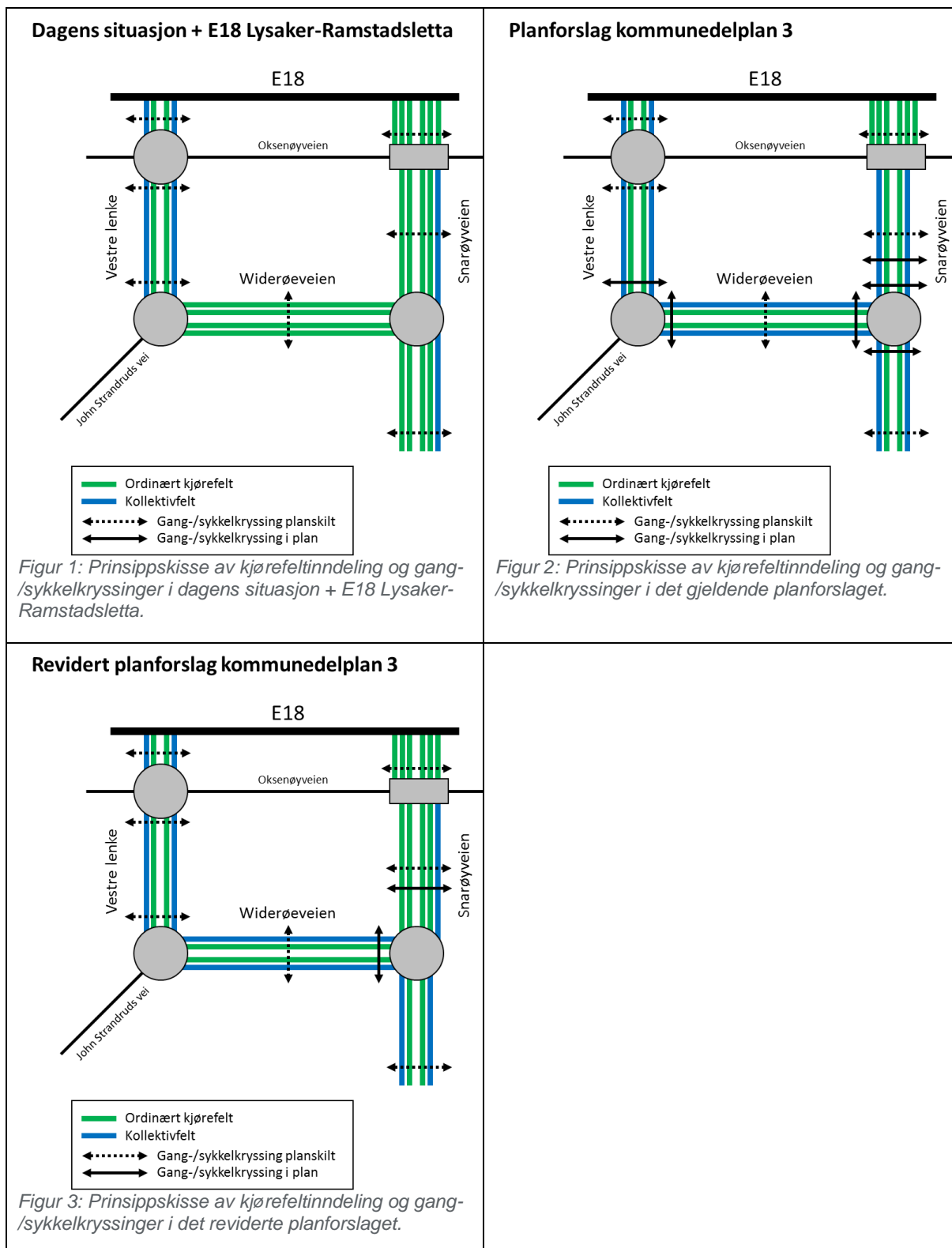
- Dagens situasjon på Fornebu inkludert ny E18 Lysaker-Ramstadsletta.
- Gjeldende forslag til kommunedelplan 3 på Fornebu.
- Revidert forslag til kommunedelplan 3 på Fornebu, med tiltak for å imøtekomme Statens vegvesens innsigelse.

Som Figur 1 viser har Snarøyveien i dagens situasjon totalt 2+3 kjørefelt, hvorav ett nordgående kollektivfelt, syd for Oksenøyveien. Widerøeveien har 2+2 kjørefelt, mens Vestre lenke er planlagt med 2+2 kjørefelt, hvorav to kollektivfelt. Samtlige gang- og sykkelkryssinger er planfrie i dette området.

I gjeldende forslag til kommunedelplan 3 (se Figur 2) er antall kjørefelt i Snarøyveien redusert til 2+2, hvorav to kollektivfelt. Det er i tillegg tilrettelagt for at to av de fire kjørefeltene i Widerøeveien også blir

kollektivfelt. Det etableres gang- og sykkelkryssing i plan i tilknytning til flere av kryssene og ved bussholdeplasser.

Det justerte forslaget til kommunedelplan 3 (se Figur 3) innebærer, i motsetning til gjeldende planforslag, at det opprettholdes 2+3 kjørefelt i Snarøyveien nord for Widerøeveien, hvorav ett kollektivfelt i nordgående kjøreretning. Gang- og sykkelkryssing i plan etableres kun ved bussholdeplassen i Snarøyveien ved Telenor Arena og i Widerøeveien sør for Telenor Arena.



I de påfølgende avsnittene vurderes trafikale konsekvenser av det reviderte planforslaget for alle trafikantergrupper.

Konsekvenser for gående

For gående vil konsekvensen av det reviderte planforslaget sammenliknet med det opprinnelige forslaget, være dårligere forhold. Dette skyldes lengre krysningslengde over Snarøyveien, samt færre krysningspunkter i plan, noe som medfører lengre gangavstander via planfrie kryssinger. Færre krysningspunkter vil også øke risikoen for at fotgjengere krysser utenfor gangfelt, noe som er negativt trafikksikkerhetsmessig. I tillegg kan planfrie kryssinger i underganger oppleves som mer utrygge på kveldstid, og gjør det mindre attraktivt å gå.

Totalt sett vil likevel forholdene bli betydelig bedre sammenliknet med dagens situasjon, og de negative konsekvensene av det endrede planforslaget vurderes ikke å være så store at det er avgjørende for planens gjennomførbarhet. Dette er i stor grad basert på at endringene kun gjelder nordre del av Snarøyveien, mens planen for øvrige deler av Snarøyveien forblir uendrede.

Konsekvenser for syklende

For syklende parallelt med Widerøeveien og Snarøyveien vil situasjonen bli uendret i det reviderte planforslaget sammenliknet med det opprinnelige. For kryssende syklister vil forholdene bli noe dårligere, som for gående.

Konsekvenser for kollektivtrafikk

I nordgående kjøreretning i Snarøyveien tilrettelegges det i det reviderte planforslaget for to ordinære kjørefelt og kollektivfelt, i motsetning til ett kjørefelt og kollektivfelt i gjeldende planforslag. Så lenge kollektivfeltet opprettholdes vil forholdene for kollektivtrafikk i denne kjøreretningen være gode. Færre gang- og sykkelkryssinger i plan kan gi noe forbedret fremkommelighet.

Snarøyveien i sørgående kjøreretning var i det opprinnelige planforslaget tiltenkt ett ordinært kjørefelt og ett kollektivfelt. I det reviderte forslaget er det kun lagt opp til to ordinære kjørefelt. Det vil si at kollektivtrafikken må kjøre sammen med bilene på denne strekningen, noe som vil bidra til dårligere fremkommelighet. Med tanke på at kapasiteten på det øvrige veinettet på Fornebu blir dårligere enn i dagens situasjon, i tillegg til at antallet boliger øker, vurderes sannsynligheten for at det blir trafikkavviklingsproblemer på denne strekningen i Snarøyveien som større enn i dag, noe som vil påvirke kollektivtrafikken her negativt.

Det er imidlertid ikke sikkert at kollektivfelt i sydgående retning i Snarøyveien vil være like viktig i fremtidig situasjon etter at ny E18 er etablert. Da vil det være kobling mellom ny bussvei og Oksenøyveien, hvor bussene kan kjøre videre mot Fornebu via Vestre lenke, hvor det fortsatt er planlagt kollektivfelt. Å opprettholde to ordinære kjørefelt i Snarøyveien vil dermed ikke nødvendigvis medføre negative konsekvenser av betydning for systemet som helhet.

Konsekvenser for biltrafikk

Med 2+3 kjørefelt i Snarøyveien vil kapasiteten for biltrafikk i nordgående kjøreretning i Snarøyveien bli høyere i det reviderte planforslaget sammenliknet med det opprinnelige. Færre gang- og sykkelkryssinger i plan vil også bidra til større veikapasitet og bedre fremkommelighet for biltrafikken. Da endringen kun gjelder i Snarøyveien nord for Widerøeveien vil kapasiteten i veisystemet syd for dette punktet forbli som i det gjeldende planforslaget. Det vil si betydelig lavere kapasitet enn i dagens situasjon.

I det gjeldende planforslaget er reduksjon av veikapasitet et aktivt tiltak for å gjøre bilbruk mindre attraktivt blant beboere og arbeidstakere på Fornebu. Selv om det reviderte forslaget innebærer en noe mindre reduksjon i veikapasitet sammenliknet med det som var opprinnelig planlagt, så gjelder dette på en såpass kort strekning at totalkapasiteten i veisystemet på Fornebu fortatt vil bli vesentlige

mindre enn i dag. Det vurderes at hovedgrepene i kommunedelplan 3 med mer bymessig utforming av Fornebu fortsatt vil være gjennomførbare.

Totalvurdering

Totalt sett vil det reviderte planforslaget medføre noe bedre forhold for biltrafikken og noe dårligere forhold for gående, syklister og kollektivtrafikk. Konsekvensene vurderes imidlertid ikke å være så store at det påvirker planens gjennomførbarhet trafikalt sett.

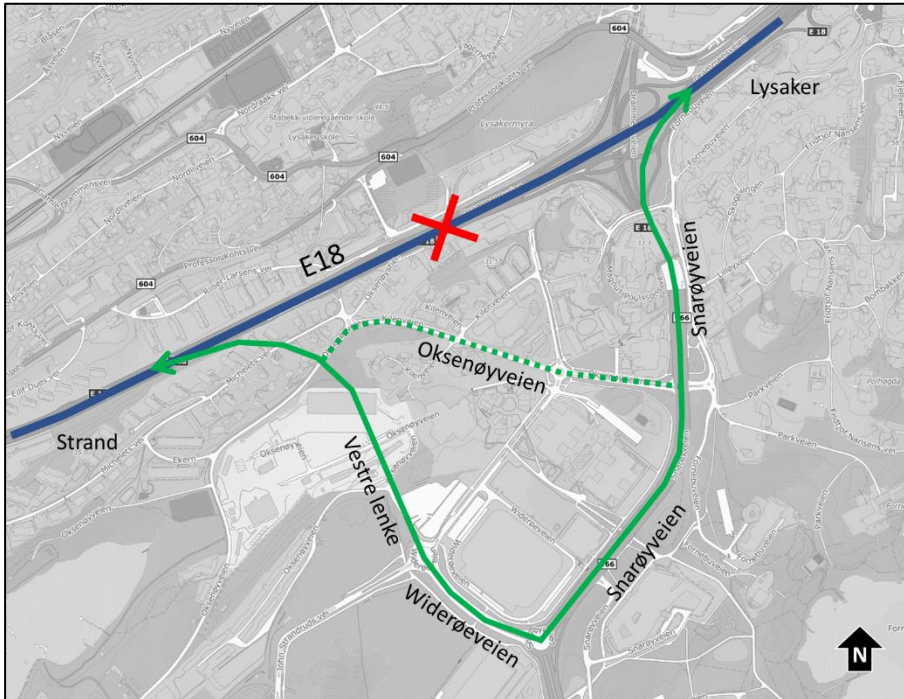
Omkjøring ved avvikssituasjoner på E18 mellom Lysaker og Strand

Når ny E18 Lysaker-Ramstadsletta er ferdigstilt er det forutsatt at deler av veinettet på Fornebu vil fungere som gjennomkjøringsrute dersom avvik medfører at E18 må stenges. Veiene som omfattes av gjennomkjøringsruten er Vestre lenke, Widerøeveien og Snarøyveien, som illustrert i Figur 4. Bakgrunnen for behovet for en gjennomkjøringsrute, i motsetning til i dagens situasjon hvor det ikke finnes en slik rute, er at det skal etableres en tunnel mellom Strand og Lysaker (se Figur 5). På grunn av sikkerhetskrav vil tunnelen stenges automatisk dersom det oppstår hendelser. Om kun ett av tunnellopene stenges vil det derimot sannsynligvis åpnes for toveistrafikk i det andre løpet, fremfor å lede trafikken via Fornebu.

E18 er motorvei og har tre kjørefelt i hver retning og planskilte kryss. Veinettet på Fornebu, som har status som gjennomkjøringsvei ved avvik, bestående av Vestre lenke, Widerøeveien og nordre del av Snarøyveien, vil ikke ha kapasitet til å avvikle trafikkmengden som går på E18 til vanlig. Dette gjelder både med dagens utforming og kjørefeltinndeling, og i fremtidig situasjon. Årsaken til dette er færre kjørefelt og kryss i plan. Et avvik, der E18 må stenges mellom Lysaker og Strand, vil føre til lange køer og store trafikkavviklingsproblemer. Dette gjelder i store deler av døgnet, og særlig om stengingen er ikke-planlagt, som for eksempel som følge av et havarert kjøretøy i tunnelen.

Fra vest er Vestre lenke i reguleringsplanen for E18 Lysaker-Ramstadsletta planlagt med ett ordinært kjørefelt og ett kollektivfelt i hver kjøreretning. Det vil si at for trafikken fra E18 i østgående retning vil kapasiteten på Vestre lenke være en flaskehals, uavhengig av antallet kjørefelt i Widerøeveien og Snarøyveien. Mot vest vil også kapasiteten i det ene ordinære kjørefeltet på Vestre lenke sette begrensninger for trafikkavviklingen på omkjøringsruten. I begge kjøreretninger vil også kapasiteten i rampesystemet i Fornebukrysset begrense hvor stor trafikkmengde gjennomkjøringsruten har mulighet til å avvikle.

Kapasiteten på gjennomkjøringsruten via Fornebu vil være tilsvarende som kapasiteten på øvrige omkjøringsveier utenom tunnelen på nye E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta. Her vil lokalveien i dagens E18-trasé fungere som omkjøringsrute ved avvik. Denne veien er planlagt utformet med ett ordinært kjørefelt i hver kjøreretning, tilsvarende som Vestre lenke og Widerøeveien.



Figur 4: Omkjøringsrute via Vestre lenke, Widerøeveien og Snarøyveien ved stengt E18 er markert med grønt. (Kart: finn.no).

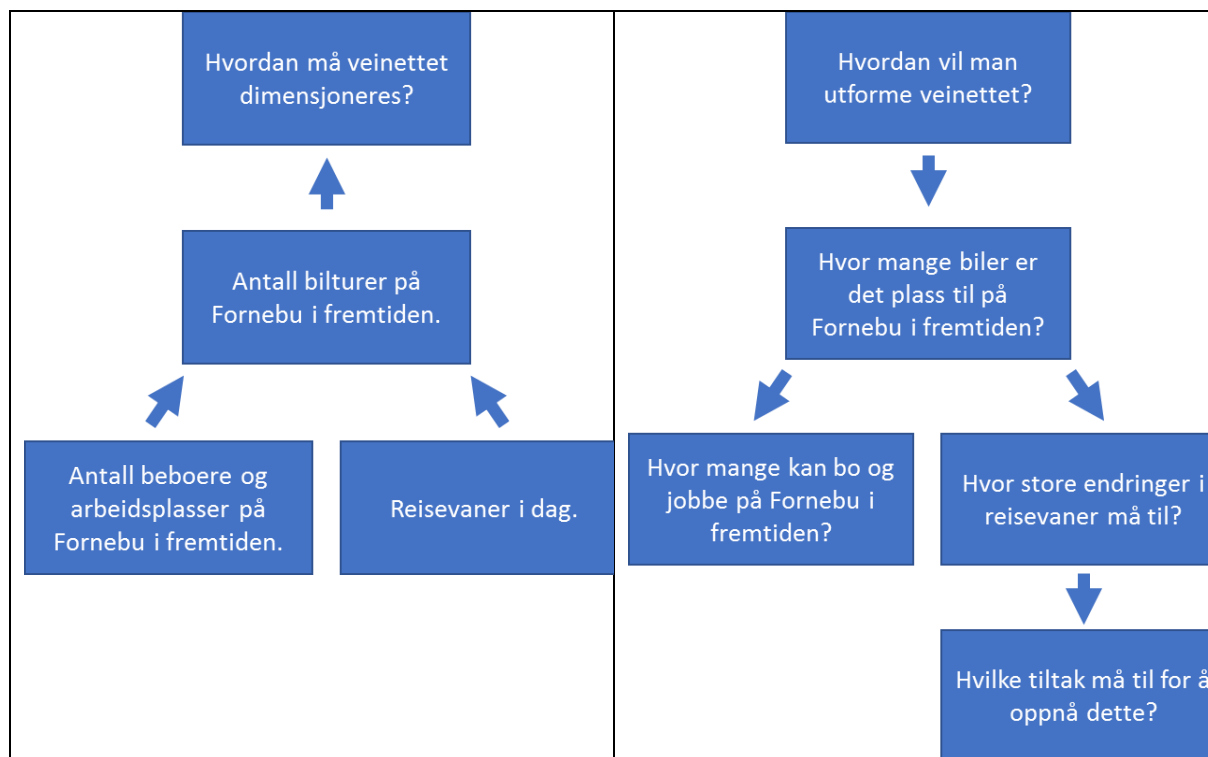


Figur 5: Planlagt tunnel på E18 mellom Strand og Lysaker, sett fra nord mot syd. (Illustrasjon: Statens vegvesen).

Oppsummert vil Vestre lenke og rampesystemet i Fornebukrysset, utenom på nattetid, kunne avvike kun mindre trafikkmengder i tillegg til den trafikken som går der i normalsituasjonen. Det vil si at i store deler av døgnet, og spesielt i rushperiodene, vil Vestre lenke og Snarøyveien ikke kunne ta noe av trafikken på E18 ved avvikssituasjoner. Det vil uansett bli betydelige avviklingsproblemer på E18 og lange køer. Trafikken på Oksenøyveien vil også øke da dette er en betydelig kortere omkjøringsvei enn Widerøeveien-Snarøyveien.

Prinsipper for trafikkplanlegging

Det finnes to hovedfremgangsmåter for å anslå hvor mye trafikk et nytt utbyggingsområde vil generere og hvordan man skal dimensjonere veinettet. Disse er her kalt «bottom up» og «top down», og er illustrert henholdsvis til venstre og høyre i Figur 6.



Figur 6: To prinsipper for trafikkplanlegging.

I «bottom-up»-metoden begynner man på bunnen med å definere hvor mange som kommer til å bo og jobbe innenfor området. Deretter brukes data fra reisevaneundersøkelser som viser hvordan folk reiser i dag, til å anslå hvordan beboere og arbeidstakere innenfor området kommer til å reise i fremtiden. Her er det snakk om hvor mye man reiser og hvordan man reiser, for eksempel om man kjører bil eller reiser kollektivt til jobb. Når man kombinerer dette får man et tall på hvor stor biltrafikkmengde området forventes å generere i fremtiden når utbyggingen er ferdig. Dette tallet kan videre benyttes til å dimensjonere veinettet, slik at det har kapasitet til å avvikle denne trafikkmengden på en god måte.

Denne metoden er den tradisjonelle formen for trafikkplanlegging. Og det er denne metoden som ligger til grunn i persontransportmodellene, som blant annet er benyttet for å gjøre beregninger av ny E18 i Vestkorridoren. Fordelen med denne metoden er at man anslår fremtidig trafikkmengde basert på kjente og dokumenterbare forutsetninger. Ulempen er at man i stor grad legger til grunn at dagens reisevaner videreføres. Ved å dimensjonere veinettet med utgangspunkt i at folk opprettholder de samme reisevanene som i dag, bidrar man indirekte til at dette faktisk skjer. Erfaring tilsier at den veikapasiteten man bygger ut ender opp med å bli utnyttet.

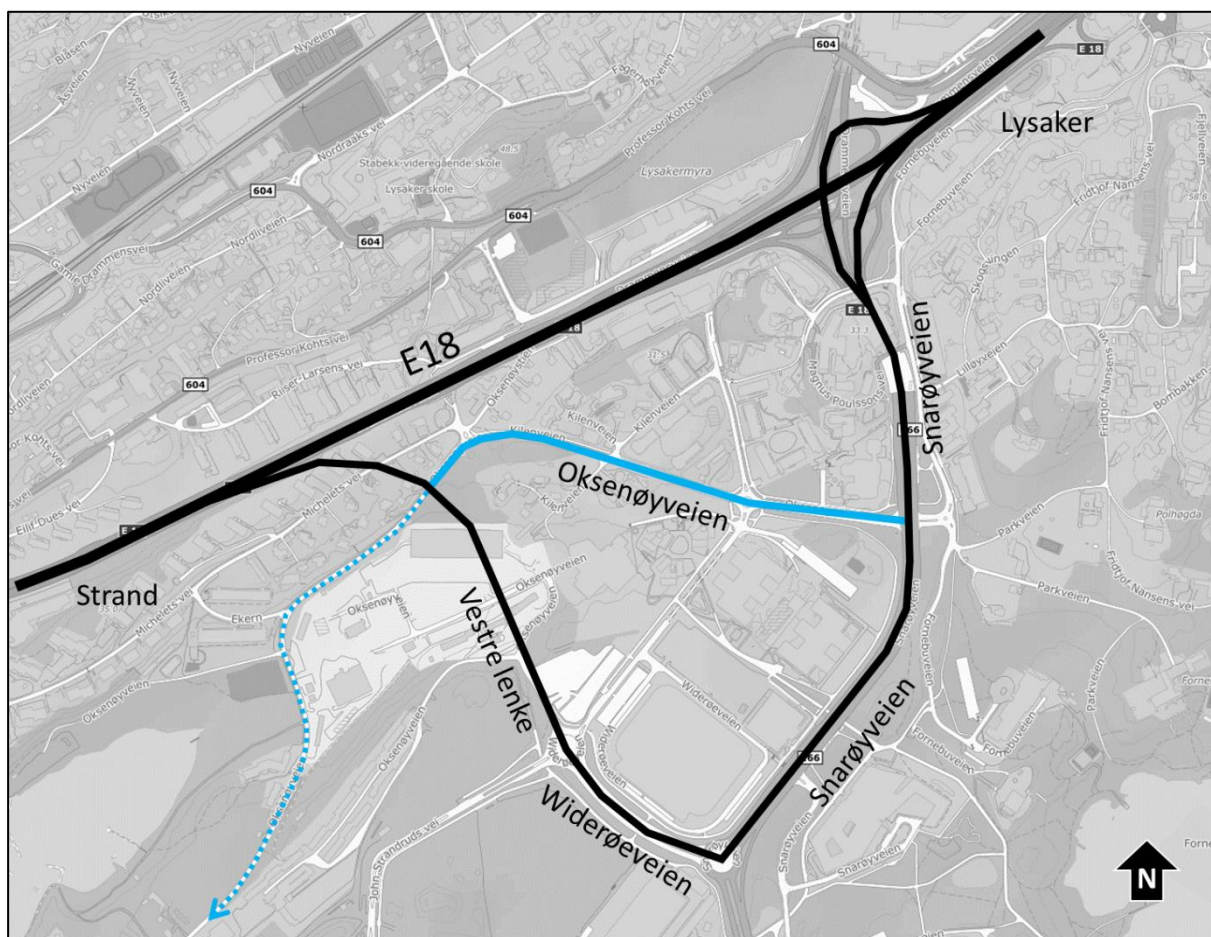
I «top down»-metoden snur man hele prosessen på hodet. Her begynner man med å definere hvordan man vil at utbyggingsområdet skal utformes, og hvilket veinett man har plass til. Deretter kan man beregne hvor stor biltrafikkmengde dette veinettet har kapasitet til å håndtere. Når man har beregnet dette, kan man enten legge reisevanedata til grunn og anslå hvor mange som kan bo eller arbeide

innenfor området for at veinettet skal ha tilstrekkelig kapasitet, eller man kan legge til grunn planlagt antall bosatte og arbeidsplasser og beregne hvilke reisevaner disse må ha for at infrastrukturen skal fungere. Dersom det viser seg at det kreves en omfattende endring i reisevaner må det gjøres en rimelighetsvurdering av om dette er realistisk å oppnå, og det bør pekes på konkrete tiltak som må til for å oppnå dette.

Det er «top down»-metoden som er benyttet i trafikkanalysen som er utført i forbindelse med kommunedelplan 3 på Fornebu. Her har man på forhånd definert hvordan man ønsker at Snarøyveien og øvrig veinett skal utformes, og på bakgrunn av dette funnet ut at reisevanene på Fornebu må endres betraktelig sammenliknet med dagens situasjon.

Oksenøyveiens rolle i veinettet på Fornebu

Oksenøyveien er en veiforbindelse nord på Fornebu som går fra kryss med Snarøyveien i øst, vestover til planlagt kryss med Vestre lenke, og videre mot halvøyen Oksenøya vest på Fornebu, som illustrert i Figur 7. Strekningen av Oksenøyveien som går mellom Snarøyveien og Vestre lenke er i gjeldene forslag til kommunedelplan 3 vist som adkomstvei. Det er imidlertid blitt stilt spørsmål ved hvilken rolle denne delen av Oksenøyveien skal ha i det overordnede veisystemet på Fornebu.



Figur 7: Oksenøyveien er markert med blått. (Kart: finn.no)

Følgende funksjoner er identifisert for Oksenøyveien.

- **Adkomstvei til områdene langs Oksenøyveien**
Oksenøyveien blir adkomstvei fra E18 og det øvrige Fornebu til områdene langs veien. På nordsiden av Oksenøyveien ligger boliger og næring, og på sørsiden ligger blant annet Fornebuporten.
- **Adkomstvei til Oksenøya**
I dagens situasjon er Oksenøyveien eneste adkomstvei til Oksenøya. Det vil den også være i fremtidig situasjon, selv om man da også kan kjøre via Snarøyveien, Widerøeveien og Vestre lenke først. Store deler av Oksenøya vil i fremtidig situasjon også ha adkomst fra Forneburingen.
- **Gjennomkjøring mellom Vestre lenke og Snarøyveien**
Oksenøyveien vil være korteste veiforbindelse mellom Vestre lenke og Snarøyveien. Mellom kryssene Vestre lenke x Oksenøyveien og Snarøyveien x Oksenøyveien blir det ca. 650 meter via Oksenøyveien og ca. 1100 meter via Widerøeveien og Snarøyveien. Skal man til områdene langs nordre del av Snarøyveien fra vest vil det sannsynligvis være raskest å følge E18 helt frem til Fornebukrysset. Fra øst bidrar utformingen av kryssområdet på Strand til at det kommer til å være mest hensiktsmessig å ta av til Snarøyveien i Fornebukrysset og deretter kjøre Oksenøyveien dersom man skal til nordre del av Vestre lenke.
- **Sykeltrasé**
Oksenøyveien er ikke planlagt med egen sykkelløsning, kun med sykling i blandet trafikk. For gjennomkjøring mellom øst og vest vil sykkelspressveien langs nye E18 være en mer attraktiv løsning. Som sykkeltrasé vil Oksenøyveiens funksjon primært være adkomst til boligene og næringsvirksomheten langs veien.
- **Busstrasé**
I forbindelse med ny E18 Lysaker-Ramstadsletta er det planlagt en forbindelse mellom bussveien og Oksenøyveien rett øst for krysset mellom Vestre lenke og Oksenøyveien, som vist i Figur 8. Denne forbindelsen gjør det mulig å knytte busslinjer som kjører Bærumdiagonalen til Fornebu. Den vil også kunne benyttes av busser mellom Fornebu og Lysaker og Bærum vest. Det er ikke kjent hvorvidt bussene fra bussveien vil kjøre østover i Oksenøyveien mot Snarøyveien eller vestover mot Vestre lenke.



Figur 8: Oksenøyveien og kryss med Vestre lenke etter at E18 Lysaker-Ramstadsletta er ferdigstilt, sett fra nord mot syd. Bussveien er markert med blå fartge. Merk at planen er noe endret sammenliknet med denne illustrasjonen. Det er nå et strammere gatetverrsnitt, i tillegg til at sykkelbroen over Oksenøyveien er tatt ut av planen. (Illustrasjon: Statens vegvesen).

På bakgrunn av at Oksenøyveien mellom Snarøyveien og Vestre lenke vil ha en rolle i bussnettverket i Bærum etter at ny E18 Lysaker-Ramstadsletta er ferdigstilt, i tillegg til at veien fungerer som adkomstvei til Oksenøya, bør veiens status i overordnet veinett på Fornebu heves fra adkomstvei til samlevei næring, iht. kommunens veinormaler¹.

Sykling i blandet trafikk anbefales ikke på veier med trafikkmengde større enn 4000 ÅDT. Det anslås at trafikkmengden i Oksenøyveien vil bli mindre enn dette (se nedenfor).

Trafikkmengde

Ut fra en trafikkteiling gjennomført i oktober 2017 er dagens trafikkmengde (ÅDT) i Oksenøyveien mellom Snarøyveien og punktet, der Vestre lenke er planlagt, anslått til 4000 kjøretøy per døgn. Vest for Vestre lenke er anslått trafikkmengde i Nasjonal vegdatabank 1500 kjøretøy per døgn.

I en trafikkanalyse gjennomført for Teleplanbyen er fremtidig trafikkmengde i Oksenøyveien anslått til 2200 kjøretøy per døgn mellom Snarøyveien og Vestre lenke. Dette forutsetter reisevaner som i tettbygde urbane områder, tilsvarende som det er gjort i trafikkanalysen for kommunedelplan 3 på Fornebu. I Oksenøyveien vest for Vestre lenke er den fremtidige trafikkmengden anslått til 800 kjøretøy per døgn. Om man forutsetter at dagens reisevaner videreføres er fremtidig anslått trafikkmengde i Oksenøyveien 5200 kjøretøy per døgn mellom Snarøyveien og Vestre lenke, og 1900 kjøretøy per døgn vest for Vestre lenke.

Som beskrevet tidligere er Oksenøyveien korteste kjørerute mellom Vestre lenke og Snarøyveien. Det kan medføre at veien også får noe gjennomgangstrafikk, noe som medfører en betydelig usikkerhet i den anslåtte trafikkmengden.

¹ «Retningslinjer for utforming og bygging av gater og veier»

02	2018-10-16	Innarbeidet kommentarer fra Bærum kommune	SeNer	FM	MaRBe
01	2018-10-04	Utkast	SeNer	FM	
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.